



Gustavo Alfaro

Director de Datos de PETROIntelligence
galfaro@petrointelligence.com



Alejandro Montufar Helu

CEO de PETROIntelligence
amontufarhelu@PETROIntelligence.com

Aunque busca proteger al consumidor final, el Acuerdo también puede estar generando efectos secundarios sobre la competencia entre marcas.

El impacto del Acuerdo en el equilibrio competitivo del sector

E

**GASOLINA
REGULAR**

En el mercado de combustibles en México, la evolución de los precios de venta al público no sólo depende de los movimientos internacionales del petróleo o de la estrategia comercial de cada estación de servicio, sino también de la intervención gubernamental. En los últimos meses, los precios han estado influenciados por una política de contención impulsada por el gobierno federal en coordinación con el sector gasolinero y Pemex, primero en gasolina regular y posteriormente en diésel.

En este contexto, resulta relevante analizar cómo ha evolucionado el precio de venta al público entre dos grandes grupos de estaciones de servicio: por un lado, las que tienen imagen comercial Pemex y, por el otro, aquellas con una imagen distinta a Pemex. Esta comparación no es menor, ya que las estaciones con imagen Pemex, de manera natural, suelen tener como proveedor a Pemex; mientras que las de imagen distinta a Pemex pueden abastecerse con el mismo Pemex u otros comercializadores, dependiendo de las condiciones contractuales bajo las que opere cada estación. A su vez, dentro de esos comercializadores también se encuentran aquellos cuyo proveedor es un importador de combustible,

por lo que las características de suministro suelen ser distintas entre un grupo y otro.

Este punto es importante porque el *Acuerdo Voluntario* no sólo establece un tope en el precio al público

por parte del gasolinero, también supone una contención en el precio mayorista. Bajo este esquema, los comercializadores que importan producto pueden enfrentar una desventaja frente a Pemex en la medida en que este último, al implementar su estrategia de suavización para alinearse a la iniciativa de estabilización del gobierno federal, puede generar una distorsión artificial en la competencia. Es decir, el consumidor observa precios contenidos con el riesgo de que podría estarse alterando el equilibrio competitivo entre quienes participan en el mercado.

Más allá de revisar simplemente si los precios subieron o bajaron, el propósito del presente análisis consiste en observar cómo ha evolucionado la posición relativa de ambos grupos y la manera en que, con el paso del tiempo, se ha ido intercambiando cuál de ellos ofrece los precios más altos. Esto es especialmente relevante en aquellos casos donde, antes del Acuerdo, las estaciones no Pemex mostraban precios inferiores a los de las estaciones Pemex, pero después del Acuerdo comenzaron a registrar un aumento en los precios.

Contexto del Acuerdo Voluntario

En gasolina regular, el primer *Acuerdo Voluntario* se estableció durante 2025, de tal forma que, a partir del 1 de marzo del mismo, las estaciones de servicio debían procurar un precio de 24 pesos por litro. Este Acuerdo tuvo una vigencia inicial de seis meses y posteriormente fue renovado en septiembre de 2025. Más adelante, ya transcurrido un año, el 11 de marzo de 2026, se concretó una nueva extensión del Acuerdo de contención para la gasolina regular.

Posteriormente, el 27 de marzo, se hizo pública la estrategia de suavización de Pemex, consistente en un precio de mayoreo único de diésel, junto con la suspensión temporal de montos incrementales correspondientes. Después, el 31 de marzo, el diésel se integró formalmente al *Acuerdo Voluntario* bajo la referencia de que el precio no debería rebasar los 28.30 pesos por litro. Más adelante, el 17 de abril, se emitió un nuevo comunicado por parte de la Secretaría de Energía en el que señaló como cifra final no rebasar los 28 pesos por litro en diésel. Todo ello derivado de un entorno en el que los precios de mayoreo para diésel publicados por Pemex estaban mostrando un incremento importante.

Este conjunto de medidas es el telón de fondo del presente análisis. Sin embargo, se busca revisar cómo estas



decisiones, tomadas con el objetivo de proteger al consumidor final, han impactado la competencia entre estaciones con imagen Pemex y estaciones con imagen distinta a Pemex sólo en gasolina regular, ya que en dicho mercado ya ha transcurrido un periodo de adaptación de las medidas de contención.

En diésel, es conveniente esperar a que transcurra el periodo de estabilización para poder emitir conclusiones más firmes sobre la posible distorsión competitiva generada por el *Acuerdo Voluntario* y su impacto en las estaciones distintas a Pemex.

Gasolina regular: el cambio en la dinámica competitiva

En el caso de la gasolina regular, es importante precisar que durante los primeros 24 días posteriores a la implementación del Acuerdo se observó un periodo de estabilización en el mercado. En ese lapso, los precios de ambos grupos de estaciones fluctuaron de forma irregular, por lo que para fines comparativos se excluye ese periodo inicial y se toma como punto de referencia el 25 de marzo de 2025.

A partir de ahí, la comparación se extiende hasta la fecha más reciente del análisis, el 19 de abril de 2026. Durante este periodo también ocurrió un evento relevante a nivel internacional: el conflicto en Irán que provocó afectaciones en el tránsito de petroleros por el estrecho de Ormuz, una de las rutas más importantes para el comercio internacional de petróleo. Como consecuencia, el 7 de marzo de 2026 los precios de mayoreo Pemex registraron un incremento de 0.35 pesos por litro. Posteriormente, tras la renovación del *Acuerdo Voluntario* el 11 de marzo, se observó un incremento adicional de 0.05 pesos por litro en la actualización de precios de mayoreo de Pemex del 14 de marzo.

Bajo este entorno, se observa un punto de inflexión importante: a partir del 17 de marzo de 2026 las estaciones con imagen distinta a Pemex comenzaron a registrar un precio promedio a nivel nacional mayor al de las estaciones con imagen Pemex. Este hecho representa un hito competitivo relevante, pues sugiere que muchas estaciones no Pemex, particularmente las que se abastecen a través de comercializadores alternativos o importadores, tuvieron que ajustar sus precios al alza para sostener su rentabilidad. Mientras tanto, la política pública siguió operando con un segundo mecanismo de contención: la reactivación de los estímulos al IEPS a partir del 21 de marzo.

GRÁFICA 1 | Precios promedio a nivel nacional de estaciones con imagen comercial Pemex y no Pemex en gasolina regular

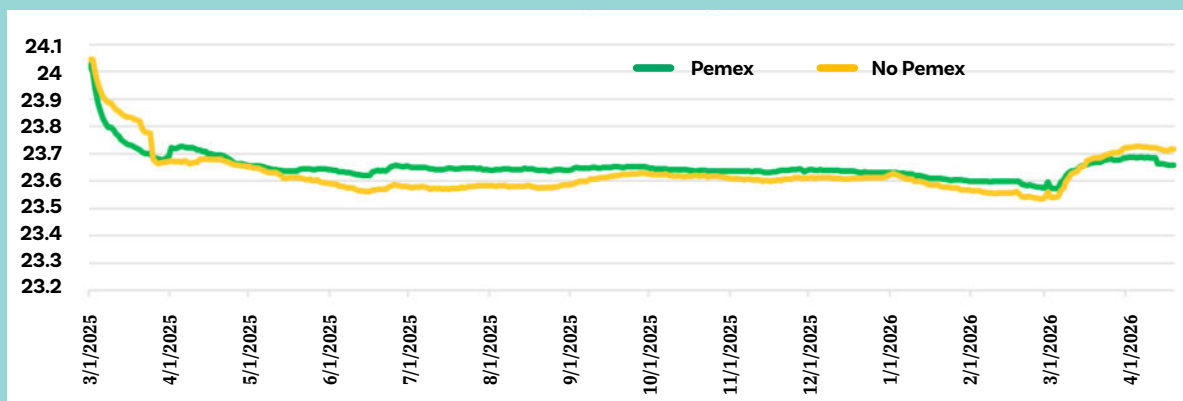


TABLA 1

Diferencial de precios en los estados

Estado	Escenario	Precio del 25 de marzo de 2025			Precio del 19 de abril de 2026		
		Pemex	No Pemex	Mayor Pemex	Pemex	No Pemex	Mayor Pemex
Aguascalientes	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.99	24.01321		23.95	23.95325	
Baja California	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.09	23.26811		22.75	23.14925	
Chihuahua	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	21.44	22.92812		21.69	22.90744	
Ciudad de México	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.83	23.88411		23.77	23.86556	
Guanajuato	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.8	24.02244		23.76	24.0522	
Guerrero	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.97	23.99		23.87	23.94	
Hidalgo	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.69	23.7974		23.61	23.74452	
México	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.74	23.7438		23.67	23.76456	
Nayarit	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	24.04	24.16		23.96	24.14911	
Nuevo León	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.94	24.12133		23.92	24.05018	
Querétaro	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.61	23.70215		23.63	23.75922	
Sonora	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.12	23.28789		23.01	23.46237	
Tlaxcala	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.46	23.71588		23.52	23.79805	
Yucatán	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	23.99	24.03728		23.98	24.04125	
Zacatecas	Las estaciones No Pemex se mantienen como las más caras	24.07	24.07722		24	24.0178	
Chiapas	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	23.88	23.77708	1	23.85	23.64529	1
Durango	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	24.12	23.64167	1	24.11	23.90722	1
Jalisco	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	24.09	23.85492	1	24.04	23.9454	1
Michoacán	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	23.98	23.94145	1	24.03	23.89626	1
Oaxaca	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	24.12	23.92326	1	24.08	23.9428	1
Quintana Roo	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	24.87	24.77943	1	24.93	24.727	1
San Luis Potosí	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	24.04	23.9784	1	23.95	23.94424	1
Tabasco	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	23.82	23.79167	1	23.78	23.77523	1
Tamaulipas	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	22.13	21.5193	1	22.19	21.87627	1
Veracruz	Las estaciones Pemex se mantienen como las más caras	23.81	23.7956	1	23.8	23.77687	1
Baja California Sur	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	24.37	24.36917	1	24.32	24.3336	
Campeche	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	24.04	23.98347	1	23.98	23.99736	
Coahuila	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	23.79	23.50951	1	23.55	23.64234	
Colima	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	23.97	23.93047	1	23.85	23.86182	
Morelos	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	23.85	23.8192	1	23.81	23.83037	
Puebla	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	23.74	23.58279	1	23.71	23.75695	
Sinaloa	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	24.01	23.81136	1	23.96	23.97499	
Nacional	Estaciones Pemex eran más caras y ahora son más baratas	23.69	23.68119	1	23.66	23.7168	

Si bien los estímulos fiscales ayudan a reducir la presión derivada del entorno internacional, lo hacen sólo de manera parcial. No absorben completamente los incrementos en los precios internacionales, por lo que parte de esa presión termina trasladándose al mercado. En este contexto, puede presumirse una desventaja para las estaciones cuyo suministro depende principalmente de comercializadores que importan producto, ya que sus costos tienden a reaccionar con mayor sensibilidad que los de Pemex a esos movimientos internacionales, al no contar con estrategias de suavización como sí lo hace este último como parte fundamental de su rol social.

La comparación puntual entre el 25 de marzo de 2025 y el 19 de abril de 2026 confirma este cambio de posición. Al inicio del periodo comparable, los precios de las estaciones con imagen comercial Pemex eran 0.01 pesos por litro más altos que los de las estaciones con imagen distinta a Pemex. Sin embargo, al cierre del periodo la situación se invirtió: las estaciones Pemex pasaron a mostrar un precio menor que aquellas con imagen distinta a Pemex.



Más que una simple variación numérica, este cambio sugiere una transformación en la lógica competitiva del mercado. Antes del Acuerdo era común observar que las estaciones no Pemex podían colocarse por debajo de Pemex en precio; hoy, al menos en una parte importante del mercado, la dinámica muestra el escenario opuesto.

Lo que se observa a nivel estatal

Al llevar el análisis a nivel estatal y comparar las mismas fechas, se identifican tres grandes escenarios. En primer lugar, se ubica a las estaciones No Pemex que se encontraban como las que contaban con el precio más elevado y, tras la madurez del Acuerdo, conservan la misma posición. En segundo lugar, se observan estaciones Pemex que fueron las de mayor precio y siguen manteniendo su posición después del Acuerdo. Respecto a estos dos grupos destaca que pese a las condiciones cambiantes del mercado, ha sido posible conservar la misma posición competitiva especialmente ante el aumento de precio publicado por Pemex el 7 de marzo y el incremento en los precios internacionales.

En tercer lugar, se identificó un conjunto de siete estados donde la dinámica competitiva se invirtió. En estos casos, al inicio del periodo las estaciones con imagen comercial Pemex registraban los precios más altos; no obstante, tras los incrementos en los precios internacionales y la aplicación de las políticas de contención, ahora se observan como las de menor precio.

Conclusiones

En gasolina regular, tras más de un año de maduración del *Acuerdo Voluntario*, ya es posible observar señales más claras sobre sus efectos en la dinámica competitiva del mercado. Durante una primera etapa, los precios de las estaciones con imagen distinta a Pemex lograron sostener una posición competitiva frente a las estaciones Pemex.

Sin embargo, conforme se intensificó la presión internacional sobre los combustibles, particularmente a raíz del conflicto en Irán, y a pesar de que el gobierno federal recurrió también a una segunda medida de contención a través de los estímulos al IEPS, las estaciones con imagen distinta a Pemex no lograron mantener el diferencial de precio que habían sostenido.

Esto derivó en que, en distintos mercados, el precio ofertado por estas estaciones se ubicara por encima del de las estaciones Pemex. En términos competitivos, ello puede interpretarse como una desventaja para las estaciones no Pemex frente a un entorno donde la política pública modifica parcialmente la dinámica natural del mercado.

Lo que este análisis sugiere es que el *Acuerdo Voluntario*, aunque busca proteger al consumidor final, también puede estar generando efectos secundarios sobre la competencia entre marcas. Para muchas empresas que importan combustible este escenario podría volverse difícil de sostener en el tiempo, obligando a algunas estaciones a replantear sus vías de suministro y a optar por la alternativa mayorista que les ofrezca mejores condiciones.

Eso, en sí mismo, no sería nuevo dentro de la lógica del mercado. Lo diferente ahora es que dicho reacomodo podría estar siendo acelerado por una estrategia coordinada en la que parte del costo de la contención es absorbido por Pemex, independientemente del componente fiscal determinado por la SHCP. Y ahí es donde surge la pregunta de fondo: ¿el Acuerdo no sólo está conteniendo precios, sino también reconfigurando la competencia en el mercado gasolinero mexicano? ❌